



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग I—खण्ड 1  
PART I—Section 1

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 171] नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 15, 1992/भाद्र 24, 1914  
No. 171] NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 15, 1992/BHADRA 24, 1914

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में  
रखा जा सके

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as a  
separate compilation

उद्योग मंत्रालय

(औद्योगिक विकास विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 15 सितम्बर, 1992

सं. 11/1/92-डी वी ए-II--केन्द्र सरकार भारत सरकार के भूतपूर्व औद्योगिक  
विकास विभाग मंत्रालय की समय-समय पर यथा संशोधित दिनांक 23 जुलाई, 1971 की  
अधिसूचना सं. एफ.-6(26)/71-आई.सी. में एतद्वारा निम्नलिखित और संशोधन करती  
है।

2. विद्यमान पैरा 6(iii) के उप-पैरा (ii) के उपरान्त निम्नलिखित जोड़ा जाएगा :—

उत्तर प्रदेश के पहाड़ी इलाकों में त्रिनिदिष्ट रेल शोर्षों अर्थात् (1) बेहरादून (2) अधिकाेश (3) मुरादाबाद (4) बरेली (5) कोटद्वार (6) शाहजहांपुर और (7) रामपुर तथा उत्तर प्रदेश के पहाड़ी इलाकों में स्थित औद्योगिक एकाओं के स्थापना स्थल के बीच की दूरी के भाड़े की लागत हेतु परिवहन राजसहायता दी जाएगी। कच्चे माल के भाड़े की लागत निकालने के लिए कच्चे माल को उपर्युक्त त्रिनिदिष्ट रेल शोर्षों से औद्योगिक एका के स्थापना स्थल के निकटतम रेलवे स्टेशन तक का रेल भाड़ा और उसके बाद सड़क मार्ग से औद्योगिक एका तक की परिवहन लागत का हिसाब लगाया जायगा। इसी प्रकार तैयार माल के भाड़े की लागत निकालने समय सड़क द्वारा औद्योगिक एका से निकटतम रेलवे स्टेशन तक ले जाने की लागत और उसके बाद निदिष्ट रेल शोर्षों तक रेल से ले जाने की लागत का हिसाब लगाया जायगा। उत्तर प्रदेश के पहाड़ी इलाकों में, यदि कच्चे माल को पूरा दुलाई सड़क मार्ग से हो होता है अथवा माल परिवहन के किसी अन्य साधन से जाता है तो परिवहन लागत की सीमा उतनी माना जाएगी जितनी औद्योगिक एका द्वारा माल को त्रिनिदिष्ट रेल शोर्ष से निकटतम रेलवे स्टेशन और वहां से सड़क मार्ग द्वारा औद्योगिक एका तक पहुंचाने में खर्च की जाती अथवा सड़क से माल पहुंचाने की लागत दोनों में से जो भी कम हो। इसी प्रकार तैयार माल के मामले में भी उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों में तैयार माल अगर पूरी तरह सड़क से पहुंचाया जाता है या परिवहन के किसी अन्य साधन से पहुंचाया जाता है तो परिवहन की लागत उतनी मानी जाएगी जितनी औद्योगिक एका द्वारा अपने यहां से सड़क द्वारा निकटतम रेलवे स्टेशन और वहां से रेल द्वारा निम्नलिखित त्रिनिदिष्ट रेल शोर्षों तक पहुंचाने में खर्च होता या सड़क से माल पहुंचाने में जो राशि खर्च होता है उसे जो भी कम हो।

एन. आर. कृष्णन्, अपर सचिव

## MINISTRY OF INDUSTRY

(Department of Industrial Development)

### NOTIFICATION

New Delhi, the 15th September, 1992

No. 11(1)/92-DBA-II.—The Central Government hereby makes the following further amendments in the notification of the Government of India in the late Ministry of Industrial Development Notification No. F. 6(26)/71-IC dated the 23rd July, 1971 on Transport Subsidy Scheme as amended from time to time.

2. After the existing sub-para (ii) of para 6 (iii) the following shall be added :—

In the case of hilly areas of Uttar Pradesh State, the transport subsidy will be given on the transport costs between the designated rail-heads viz. (i) Dehradun, (ii) Rishikesh, (iii) Moradabad, (iv) Bareilly, (v) Kotdwara, (vi) Shahajahanpur and (vii) Rampur and the location of the industrial unit in the hilly areas of Uttar Pradesh. While calculating the transport costs of raw materials the cost of movement by rail from the above mentioned designated rail heads to the railway station nearest to the location of the industrial unit and thereafter the cost of movement by road to the location of the industrial unit will be taken into account. Similarly, while calculating the transport costs of finished goods, the cost of movement by road from the location of the industrial unit to the nearest railway station and thereafter the cost of movement by rail to the designated railheads will be taken into account. In the case of the hilly areas of Uttar Pradesh, for raw materials moving entirely by road or other mode of transport the transport costs will be limited to the amount which the industrial unit might have paid had the raw materials moved from the nearest designated railheads by rail upto the railway station nearest to the location of the industrial unit and thereafter by road, or the cost of transport by road whichever is less. Similarly in the case of movement of finished goods moving entirely by road or other mode of transport in the hilly areas of Uttar Pradesh the transport costs will be limited to the amount which the industrial unit might have paid, had the finished goods moved from the location of the industrial units to the nearest railway station by road and thereafter by rail to the nearest designated railheads or the cost of transport by road whichever is less.

N. R. KRISHNAN, Addl. Secy.

